

**Avis n° 2013 - 011 du 24 avril 2013  
relatif à la tarification des prestations minimales pour l'horaire de service 2014**

L'Autorité de régulation des activités ferroviaires,

Vu la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012, établissant un espace ferroviaire unique européen (refonte des directives 91/440/CE, 95/18/CE et 2001/14/CE) ;

Vu le code des transports ;

Vu le décret n° 97-444 du 5 mai 1997 modifié relatif aux missions et aux statuts de Réseau ferré de France ;

Vu le décret n° 97-446 du 5 mai 1997 modifié relatif aux redevances d'utilisation du réseau ferré national perçues au profit de Réseau ferré de France ;

Vu le décret n° 2003-194 du 7 mars 2003 modifié relatif à l'utilisation du réseau ferré national ;

Vu son avis n° 2013-002 du 30 janvier 2013 relatif au document de référence du réseau ferré national pour l'horaire de service 2014, notamment son article 1er ;

Vu l'accord co-signé le 26 mars 2013 par RFF et SNCF Infra

Vu la saisine de RFF en date du 18 avril 2013 ;

Après en avoir délibéré le 24 avril 2013 ;

## **I. Saisine de l'Autorité**

I.1 Dans son avis n°2013-002 du 30 janvier 2013, l'Autorité avait donné un avis défavorable sur la tarification des prestations minimales publiée dans le document de référence du réseau ferré national pour l'horaire de service 2014 (DRR 2014), considérant qu'elle ne respectait pas trois principes fondamentaux définis par les directives européennes ou par la réglementation nationale :

- l'existence d'incitations à la réduction des coûts de l'infrastructure au travers de la fixation d'objectifs de productivité à la SNCF, gestionnaire d'infrastructure délégué, dans le cadre des conventions la liant à RFF ;

- le principe d'égalité de la redevance de circulation au coût directement imputable aux circulations ;
- les principes d'efficacité et de transparence des redevances de réservation perçues par RFF sur les lignes à grande vitesse.

I.2 Réseau ferré de France (RFF) a soumis le 18 avril 2013 à l'Autorité de nouvelles propositions tarifaires pour les prestations minimales du DRR 2014. Ces propositions étaient accompagnées d'un projet de convention pour l'entretien du réseau ferré national en 2013, d'un accord en date du 26 mars 2013 cosigné par RFF et SNCF Infra et portant sur les conditions d'élaboration de la même convention pour 2014, ainsi que d'un « tableau de bord productivité ».

I.3 Le présent avis porte exclusivement sur la tarification des prestations minimales sur lesquelles l'Autorité donne un avis conforme.

## **II. Analyse de l'Autorité**

### *La prise en compte des objectifs de productivité*

II.1 RFF a adopté le 28 mars 2013 un projet de convention pour l'entretien du réseau ferré national affichant un effort de productivité de 0,8% sur l'entretien du réseau pour l'année 2013.

II.2 RFF a également transmis à l'Autorité un « tableau de bord productivité », dans sa version du 14 mars 2013. Ce tableau rassemble des données et des graphiques de suivi physiques et financiers (performance économique, activité, travaux d'investissement, entretien du réseau, état du réseau). Il porte sur une période d'observation variable selon les indicateurs (généralement de 2007 à 2011) et ne comporte pas d'indicateur global de suivi de volume de production permettant de confirmer la réalité de l'engagement de productivité.

II.3 L'accord cosigné entre RFF et SNCF Infra indique que la convention pour l'année 2014 reprendra l'engagement de « *productivité de 0,8% sur le périmètre de la convention* ». Il précise en outre qu'« *un programme de travail sur la mise au point d'un indicateur global de suivi du volume des travaux sera engagé entre les équipes de RFF et celles de la SNCF* ».

II.4 L'Autorité constate que la convention pour l'entretien du réseau ferré national en 2014 n'est pas disponible, mais que les documents transmis définissent des objectifs de productivité pour 2014. Elle estime nécessaire, pour assurer un contrôle réel des engagements pris par les parties, que la convention d'entretien pour l'année 2014 comprenne la définition précise des produits et des facteurs de production utilisés et de l'indicateur de productivité en résultant. L'Autorité entend que l'indicateur global de suivi du volume de production annoncé par RFF et SNCF Infra sera disponible avant fin 2013.

### *Des redevances de circulation suivant l'évolution des coûts supportés par RFF*

II.5 RFF a modifié le barème de la redevance de circulation, afin de mieux prendre en compte l'évolution des coûts qu'il supporte.

II.6 Pour les activités pour lesquelles le nouveau modèle de coûts est utilisé (TAGV, TET et Transilien), les redevances de circulation pour 2014 sont calculées à partir des valeurs 2009 issues du modèle de coûts, en les actualisant de la manière suivante :

- entre 2009 et 2012, elles évoluent suivant l'inflation des coûts de RFF telle qu'on peut l'évaluer au plus près à partir des comptes arrêtés de RFF (soit + 12,2% sur trois ans, alors que la proposition tarifaire initiale de RFF retenait l'application de l'index ferroviaire sur la même période, ce qui conduisait à une augmentation de 12,9%) ;
- entre 2012 et 2014, elles évoluent par application d'une inflation théorique de long terme fixée à 3,1% par an diminuée du terme de productivité de 0,5%<sup>1</sup>, soit 2,5 %.

II.7 En conséquence, la nouvelle proposition de RFF réduit la redevance de circulation de ces activités de 0,7% par rapport à la précédente proposition, ce qui conduit à une baisse du produit prévisionnel de cette redevance pour 2014 de respectivement 3,8 M€ pour les TAGV, 0,8 M€ pour les TET et 1,9 M€ pour le Transilien.

II.8 Pour les activités pour lesquelles le nouveau modèle de coût n'a pas été appliqué (TER et Fret), les redevances de circulation pour 2014 sont calculées à partir des valeurs 2013, en les augmentant de la manière suivante :

- d'une hausse prévisionnelle de 2,8% correspondant à l'indice de référence de 3,3% diminué d'un terme de productivité de 0,5% identique à celui vu précédemment ;
- d'une hausse supplémentaire de 1,1% (et non 1,5% comme dans la propositions tarifaire initiale) à titre de report d'une partie de l'augmentation tarifaire 2013 calculé à partir des coûts réellement supportés par RFF en 2011.

II.9 En conséquence, la nouvelle proposition de RFF réduit la redevance de circulation de ces activités de 0,9% par rapport à la précédente proposition ce qui conduit à une baisse du produit prévisionnel de cette redevance pour 2014 de respectivement 3,9 M€ pour les TER et de 2,3 M€ pour le fret.

II.10 L'Autorité considère que ces nouvelles propositions de redevances de circulation permettent d'assurer un meilleur lien entre coûts et redevances. Elle invite RFF à poursuivre ses travaux aux fins d'améliorer les sources de données utilisées (GOPEQ,...) et de permettre une actualisation plus transparente des redevances de circulation lors des exercices futurs.

II.11 Par ailleurs, l'Autorité note que, concernant le fret, l'Etat a décidé de réduire sa subvention au fret ferroviaire à due concurrence de la baisse de la redevance de circulation, sans en faire bénéficier le fret ferroviaire.

#### *L'homogénéisation de la hausse de la redevance de réservation sur les LGV*

II.12 RFF propose d'appliquer une évolution identique de la redevance de réservation sur toutes les sections LGV (à l'exception de la catégorie tarifaire ICO-1) et de mettre en place une modulation spécifique pour les TAGV radiaux ayant pour origine ou destination la Suisse (coefficient de 0,95).

---

<sup>1</sup> Cette valeur de 0,5% résulte de la pondération par poste de dépenses des hypothèses de productivité suivantes : 0,8% pour les coûts d'entretien SNCF Infra (44% des coûts) ; 0,5% pour les coûts d'exploitation DCF (6% des coûts) ; 0,8% que RFF n'applique qu'au tiers des coûts de renouvellement (50% des coûts).

II.13 L'Autorité accepte cette nouvelle proposition dans la mesure où elle corrige les effets négatifs de la proposition initiale qui minorait les tarifs sur l'axe Paris-Lyon, axe qui pourtant connaît la circulation la plus forte. Elle rappelle sa demande de clarification des signaux économiques liés à la redevance de réservation, en particulier ceux relatifs à la rareté des capacités.

II.14 Enfin, RFF a également modifié le montant des redevances de réservation et des redevances d'accès des activités conventionnées, pour tenir compte d'évolutions liées à une reprise du calcul des redevances pour l'usage des quais. L'Autorité examinera ces dernières redevances lorsqu'elles lui seront soumises, pour avis motivé, dans le cadre de la consultation portant sur le projet de document de référence des gares modifié applicable à l'horaire de service 2014.

**Décide :**

**Article 1<sup>er</sup>** : L'Autorité émet un avis favorable sur la tarification des prestations minimales pour l'horaire de service 2014 soumise par RFF le 18 avril 2014.

**Article 2** : Le présent avis sera notifié à RFF et publié sur le site internet de l'Autorité.

*L'Autorité a adopté le présent avis à l'unanimité le 24 avril 2013.*

*Présents : Monsieur Pierre Cardo, président ; Messieurs Jean-François Bénard, Dominique Bureau, Henri Lamotte, Michel Savy et Daniel Tardy, membres du collège.*

Le Président

Pierre CARDO